Общие славные традиции

Д.К. АХМЕТОВ,
премьер-министр Республики Казахстан

ДАНИАЛ КЕНЖЕТАЕВИЧ АХМЕТОВ

Родился в 1954 г. Окончил Павлодарский индустриальный институт по специальности инженер-строитель. Трудился в строительных организациях Павлодара и Экибастуза, прошел путь от мастера до управляющего трестом.
Работал в органах государственного управления, назначался акимом Павлодарской и Северо-Казахстанской областей, заместителем, первым зам. премьер-министра Республики Казахстан. С июня 2003 г. – премьер-министр Казахстана. Кандидат экономических наук.

Поздравляю коллектив Корпорации «Трансстрой» с 50-летием образования самостоятельной транспортно-строительной отрасли. У обширных по территории России и Казахстана отношение к этой профессии всегда было особое. Не так давно транспортные системы наших государств развивались в рамках транспортно-коммуникационного комплекса единого союзного государства, имеют единую историю и общие славные традиции.

Нельзя не сказать и о той значительной роли, какую сыграла данная отрасль в становлении экономик наших стран. Без самоотверженного труда транспортных строителей были бы невозможны интенсивные темпы восстановления народно-хозяйственного комплекса в тяжелые послевоенные годы, а в последующем активное освоение целинных и залежных земель, открытие и разработка месторождений полезных ископаемых, которыми так богаты Казахстан и Россия.

Сегодня транспортные строители наших стран на новой организационной и экономической основе продолжают славные традиции, заложенные их предшественниками. Активные рабочие контакты, возможность совместной реализации новых перспективных проектов не оставляют сомнений в том, что сотрудничество в сфере развития транспортно-коммуникационного комплекса будет динамично развиваться и в обозримом будущем.

Поздравляя Вас и Ваших коллег с этим знаменательным событием, желаю всем доброго здоровья, активной и продуктивной работы, удачи и достижения поставленных целей.

Мы служим одному большому делу

И.Е. ЛЕВИТИН,
министр транспорта Российской Федерации

У транспортных строителей установилось тесное сотрудничество с эксплуатирующими службами в решении производственных и технических задач по всем вопросам организации строительства и реконструкции транспортных объектов. Ведь все мы — и инженеры-транспортники, и инженеры-строители служим одной конечной цели: достижения высоких эксплуатационных показателей транспортных коммуникаций и сооружений на них.

Становление Минтрансстроя происходило в период, когда центр нового транспортного строительства перемещался в восточные и северные регионы страны, когда со всей остротой вставали новые научно-технические и практические проблемы сооружения и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры. Они были решены совместно усилиями строителей и эксплуатационников, что позволило успешно построить ряд крупнейших объектов. В качестве примера можно назвать легендарные железнодорожные стройки Тайшет — Лена, Тюмень — Тобольск — Сургут — Коротчаево, Абакан — Тайшет, БАМ — Тында — Беркакит. И, конечно, Байкало-Амурскую магистраль, к строительству которой мне посчастливилось быть причастным. Я и сейчас с теплотой вспоминаю те годы, тесное сотрудничество с транспортными строителями и военными железнодорожниками, патриотизм и молодой задор, присущий всем участникам этой поистине всенародной героической эпопеи.

Всего Минтрансстроем проложено около 60 тыс. км автодорог, в том числе, общегосударственного значения. Среди них: Москва — Ленинград, Москва — Минск — Брест, Москва — Симферополь, Москва — Калуга — Брянск — Севск — Киев, Москва — Сызрань — Куйбышев — Уфа — Челябинск, Москва — Горький, Ленинград — Мурманск, МКАД. Большой объем дорожного строительства выполнен для Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, в Якутии, в Нечерноземье и в других регионах страны. Сооружено около 20 млн. м^2 аэродромных покрытий.

ИГОРЬ ЕВГЕНЬЕВИЧ ЛЕВИТИН

Родился в 1952 г. В 1973 г. окончил училище ж.д. войск и военных сообщений, а в 1983 г. — Военную академию тыла и транспорта. С 1973 по 1976 г. — в Одесском военном округе. С 1976 по 1980 г. — в Южной группе войск. С 1983 по 1985 г. — военный комендант железнодорожного участка и станции Ургал на БАМе. С 1985 по 1994 г. — военный комендант участка, зам. начальника военных сообщений на Московской железной дороге. С 1996 по 2004 г. — в Северстальтрансе. С марта 2004 г. — министр транспорта РФ.

В промышленно-транспортных комплексах на Балтике, Черном море, Каспии и Дальнем Востоке введены в эксплуатацию до 200 км морских и речных причалов, построены многие километры берегоукрепительных объектов, склады и судоремонтные заводы, судоподъемные сооружения, специализированные перегрузочные комплексы, нефтебазы, морские и речные вокзалы. Среди наиболее крупных гидротехнических строек — Волго-Балтийский канал, паромная переправа Ванино – Холмск, порт Восточный.

В различных районах — от тундры до песчаных пустынь, от Балтийского моря до Тихого океана построено 28500 км новых железных дорог, 25250 км вторых путей, электрифицировано 49600 км железных дорог. Для работников железнодорожного транспорта сооружены дома общей площадью 70 млн. м^2.

Благодаря транспортным строителям крупнейшие города получили самый удобный скоростной вид городского транспорта — метрополитен с протяженностью линий более 550 км.

И в современных условиях ускоренное развитие транспортных коммуникаций выступает одним из главных направлений государственной политики. Уникальное положение России на путях, соединяющих экономически мощную Западную Европу и интенсивно развивающиеся страны Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии, предопределяет большую актуальность и богатые перспективы транспортного строительства в регионах, где существующая сеть путей сообщения недостаточна для освоения мощных грузопотоков на линии Восток – Запад. В этих условиях у России появляется исторический шанс создать транспортные коридоры на важнейших направлениях мирового экономического развития. Не случайно, что в Федеральной целевой программе «Развитие международных транспортных коридоров на период до 2010 г.» первостепенное место отводится транспортным строителям.

Сегодня уже можно констатировать, что специализированным строительным организациям и предприятиям транспортных строителей в целом удалось адаптироваться в сложнейших условиях перехода к рыночной экономике, сохранить свое единство, технологические и хозяйственные связи и тем самым заложить прочную основу для дальнейшего наращивания транспортного потенциала страны. Особую роль в этом процессе сыграла Корпорация «Трансстрой». Проявив в нужный момент инициативу, она взяла на себя функции своего рода центра по объединению разнопрофильных организаций транспортных строителей на базе научно-технического и производственно-технологического развития. В результате Корпорация выступает с каждым разом все более авторитетным подрядчиком на рынке строительных услуг, а опыт, знания и возможности ее руководителей и специалистов находят растущее применение при реализации важнейших государственныхзадач по созданию надежной транспортной системы страны — плацдарма возрождения экономического могущества России.

Достигнутые за 50 лет весомые результаты Корпорации «Трансстрой», всех транспортных строителей вселяют уверенность, что совместными усилиями мы успешно справимся с этой непростой задачей.

Полвека путями сотрудничества

Г.Н. КИРПА,
министр транспорта Украины

ГЕОРГИЙ НИКОЛАЕВИЧ КИРПА

Родился в 1946 г.
Окончил ХИИТ. Работал нач. Ужгородского отделения Львовской железной дороги.
С 1985 г. — первый зам. начальника, начальник ЛЖД. С 2000 г. — первый зам. министра транспорта Украины — генеральный директор Укрзализныци.
С 2002 г. — министр транспорта Украины.
Лауреат Госпремий в области науки, техники и архитектуры, к.т.н., акад. Украинской транспортной академии.
Герой Украины. Кавалер орденов «Дружбы народов», «За заслуги» III степени, князя Ярослава Мудрого V степени.
Заслуженный работник транспорта Украины.

В наши дни слова «транспортники» и «строители» все чаще употребляются в одном контексте. По особенному я это ощутил, когда приступили к строительству одной из грандиозных строек современности — прокладке первого украинского автобана Киев—Одесса. Реализация его проекта началась в 2003 г., а уже к 13-й годовщине независимости Украины по этой, европейского класса магистрали, пойдут транспортные караваны.

Стройка такого масштаба невозможна сегодня без привлечения специалистов из многих стран. Украинский автобан нам помогают возводить в числе ряда иностранных фирм и строители российской Корпорации «Трансстрой». Это символично: в великих делах мы всегда были вместе. Ведь созданное 50 лет назад Министерство транспортного строительства СССР не только объединило разрозненные организации и предприятия, работавшие на сооружении транспортных объектов в различных регионах страны, но и создало огромный сплоченный коллектив людей, с гордостью называющих себя транспортными строителями. Именно это профессиональное братство позволяло на протяжении многих лет осуществлять самые грандиозные планы развития транспортной сети и освоения новых территорий.

В первые послевоенные годы в Украине велось интенсивное восстановление разрушенного хозяйства, прежде всего, транспортных коммуникаций. Здесь прошли большую профессиональную школу многие коллективы проектировщиков и строителей.

Транспортные строители принимали участие в возведении железных и автомобильных дорог, мостов, вокзалов и станций, портовых гидротехнических сооружений. Они трудились на просторах всего бывшего Советского Союза, результаты их труда восхищают и радуют нас по сей день. Нельзя не вспомнить проектно-изыскательные институты, тресты железнодорожного строительства, сосредоточенные в крупных городах Украины, усилиями которых были разработаны и построены тысячи километров железных дорог не только на территории нашей республики, но и в Белоруссии, Прибалтике, в Средней Азии, на Кавказе, Урале и Дальнем Востоке. Украинских

Мост-метро через Днепр в Киеве. 1965 г.

строителей помнят в Саратове и Волгограде, Астрахани и Тайшете, Караганде и Чарджоу — такова была география того времениЕ

Так было и в 70-е годы, когда мы занимались электрификацией украинских магистралей. Я тогда работал на Львовской железной дороге и помню яркое впечатление, которое произвело на нас, железнодорожников, сотрудничество со структурами треста Югозаптрансстроя, которым руководил тогда нынешний президент Корпорации «Трансстрой» Владимир Аркадьевич Брежнев. Уникальные по своей архитектуре вокзалы в Чопе, Мостиске, Вадул-Сирете — дело рук специалистов этого треста.

В перечне достижений транспортных строителей — паромная переправа Ильичевск – Варна, первая скоростная автомобильная трасса Киев – Борисполь, вантовый мост через Днепр, гидротехнические сооружения Одессы, Николаева, Херсона, Керчи, метро в Киеве, Харькове, Днепропетровске. Я назвал лишь незначительную часть объектов, возведенных представителями столь славной профессии. Но этого достаточно, чтобы сделать вывод: их вклад в развитие экономики Украины трудно переоценить.

Подводя итоги 50-летнего пути, желаю работникам отрасли благополучия и процветания. Уверен, что сотрудничество украинских и российских транспортных строителей будет и дальше развиваться на благо наших народов.

Автомобильная дорога Алушта–Ялта. 1966 г.

Готовность прийти на помощь в чрезвычайных ситуациях

С.К. ШОЙГУ,
министр Российской Федерации
по чрезвычайным ситуациям

СЕРГЕЙ КУЖУГЕТОВИЧ ШОЙГУ
Родился в 1955 г.
В 1977 г. окончил Красноярский политехнический институт, инженер-строитель. В 1977 – 1988 гг. – в строительных организациях Тувинской АССР – мастер, нач. участка, ст. прораб, зам. управляющего, управляющий трестом.
В 1988 – 1990 гг. – на партработе.
1991 – 1994 гг. – председатель ГКЧС России, с 1994 г. – министр РФ по чрезвычайным ситуациям.
Член Совбеза РФ. Герой Российской Федерации. Награжден орденами и медалями, лауреат национальных и международных премий.

Вся многолетняя история транспортного строительства связана с созданием и развитием транспортной системы страны с ее сложнейшей многопрофильной структурой: железными и автомобильными дорогами, мостами, тоннелями, морскими и речными портами, аэродромами и другими уникальными сооружениями. В Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий считают транспортных строителей своими коллегами. Объединенные 50 лет назад в самостоятельную отрасль вы всегда оказывали неоценимую помощь в ликвидации аварий, катастроф и чрезвычайных ситуаций.

Чернобыль и Армения, Арзамас и Екатеринбург, Черноморское побережье и Астрахань, Башкирия и Западная Сибирь – далеко не полный перечень регионов и городов, где транспортные строители, показав образцы самоотверженного труда, в кратчайшие сроки обеспечили выполнение поставленных перед ними задач по восстановлению разрушенных объектов, снискав себе заслуженную славу и уважение.

Во время крупной аварии на Волге у Ульяновска, где теплоход «Александр Суворов» отклонился от фарватера более чем на 500 м и, войдя в негабаритный пролет железнодорожного моста, протаранил его металлическую ферму. Только чудом не сошел с рельсов грузовой поезд, проходивший в тот момент по мосту, и не произошло возгорания цистерны с горючим, которая повисла над рекой в месте разрыва, застряв между элементами фермы. В кратчайшие сроки удалось растащить железнодорожный состав за пределы моста и выполнить ювелирную работу по извлечению повисшей цистерны. Прерванное движение поездов на важнейшем направлении Центр – Сибирь было восстановлено на третьи сутки.

Всегда с вниманием и болью к людским невзгодам и проблемам

Поистине героическими были действия транспортных строителей в ходе ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС. В соответствии с решением Правительства СССР в числе многих министерств и ведомств к работе были привлечены организации Министерства транспортного строительства. Одним из первых руководителей, прибывших в Чернобыль, был к тому времени уже министр транспортного строительства В.А. Брежнев. Сотни специалистов из Свердловска, Горького, Харькова, Киева и Москвы трудились непосредственно на месте аварии. Среди первых на трудовую вахту в горячей точке заступили мостостроители и метростроевцы, сооружая котлован, из которого велось наступление на четвертый энергоблок, создавалась подушка под аварийным реактором. В 1986-1987 гг. для ликвидации последствий аварии в кратчайшие сроки сооружены объекты железнодорожной линии Чернигов – Янов и мостовые переходы через реку Припять.

У многих еще на памяти взрывы, произошедшие в июне и в октябре 1988 г. на станциях Арзамас-1 и Свердловск-сортировочный. Для восстановительных работ в Арзамасе были привлечены транспортные строители треста «Казтрансстрой» и подразделения железнодорожных войск. За короткий срок были расчищены завалы, восстановлен путь, почти через сутки возобновилось движение по главному ходу. В Свердловске в неотложных и аварийно-спасательных работах участвовали специалисты треста «Уралтрансстрой» и других организаций Минтрансстроя. Силами транспортных строителей и военных железнодорожников удалось оперативно, через 4 часа после взрыва, возобновить движение пассажирских поездов.

Спитакское землетрясение в декабре 1988 г. в Армении вызвало сильные разрушения, повлекшие за собой большие человеческие жертвы. Транспортные строители незамедлительно приступили к оказанию помощи. И вновь оперативную группу, в состав которой вошли специалисты различных профилей, возглавили руководители Минтрансстроя. Днем и ночью взрывники из «Трансвзрывпрома» дробили крупные обломки скал, обрушившиеся на железнодорожный путь. Отработав свою смену, строители шли в соседние села разбирать завалы. В г. Ленинакане работали более 200 горноспасателей Минтрансстроя, которым удалось извлечь из-под завалов и спасти более 30 человек.

С 1991 г. по долгу службы мне уже самому довелось непосредственно работать с транспортными строителями в различных неординарных ситуациях. В напряженной, крайне опасной обстановке транспортные строители очень быстро, в тесном сотрудничестве с Железнодорожными войсками, построили железную дорогу Кизляр – Карлан-Юрт в обход Чечни.

В мае 2001 г. во время наводнения в Ленске было разрушено 184 км автодорог, 2 моста, 396 км линий электропередач, более 500 зданий различного назначения. Ликвидацию последствий наводнения подразделения МЧС вели при активном участии транспортных строителей. И к началу холодов был построен новый город. А в августе 2002 г. уже в Краснодарском крае транспортные строители оперативно мобилизовали силы для возведения жилых домов и инженерных сетей для пострадавших в результате сильнейшего паводка.

Как строитель, я всегда очень высоко ценю мобильность, высокую техническую оснащенность и профессионализм организаций транспортного строительства, их способность комплексно решать задачи по восстановлению объектов и транспортной инфраструктуры в кратчайшие сроки и нередко с риском для жизни. И что особенно важно для нас, спасателей, умение оперативно концентрировать свои ресурсы на решении неотложных задач при возникновении чрезвычайных ситуаций.

Работа в новых экономических условиях предопределила и новые формы совместной деятельности. В Корпорации «Трансстрой» функционирует ведомственная подсистема Единой государственной системы предупреждения и ликвидации в чрезвычайных ситуациях на объектах транспорта, регулируемая соответствующим соглашением.

Порядок, стабильность в отрасли транспортного строительства – залог эффективности развития страны. Уверен, транспортные строители и в дальнейшем сохранят свой производственный, технический и научный потенциал, организованность и готовность прийти в нужный момент на помощь людям.

После Спитакского землетрясения ведутся работы по восстановлению железнодорожного пути на станции Налбанд. Армения. 1988 г.

Транспортное строительство – один из важнейших приоритетов Москвы

Ю.М. ЛУЖКОВ, мэр г. Москвы

По моему глубокому убеждению, транспортное строительство в городских строительных программах должно обладать приоритетом. Без качественной, современной инфраструктуры теряют смысл любые экономические преобразования — они просто становятся невозможными. Хорошо налаженная транспортная система в большом городе, тем более в федеральном центре, повышает его статус и престиж, служит залогом успешной жизнедеятельности.

За последние 50 лет организации и предприятия системы транспортного строительства внесли весомый вклад в реконструкцию и развитее крупнейшего в Европе московского транспортного узла, в решение сложнейших транспортных проблем столицы. Большое железнодорожное кольцо протяженностью 550 км с двумя мощными сортировочными станциями Орехово-Восточная и Бекасово дало возможность разгрузить Москву от грузовых транзитных потоков, соединить между собой крупные подмосковные станции. Московская кольцевая автодорога, построенная Минтрансстроем еще в 1961 г., претерпела в конце 90-х годов коренную реконструкцию. Уже под эгидой Корпорации «Трансстрой» как генподрядчика она превратилась в современную, европейского уровня, практически 10-полосную магистраль с развитой инфраструктурой, с комплексом природоохранных систем.

Сегодня трудно представить себе Москву без самого эффективного и быстрого внутригородского транспорта — метрополитена, 70-летие которого мы отметим в следующем году. Легендарной московской подземкой ежедневно пользуются миллионы москвичей и гостей столицы. Количество станций постоянно растет и уже достигло 170, а протяженность линий составила почти 300 км и продолжает увеличиваться. В этом неоценимая заслуга московских метростроителей. Некоторые станции, как, например, «Маяковская», находятся на золотом счету ЮНЕСКО. Но наше метро — не только история. Недавнее открытие станций «Парк Победы», «Бульвар Дмитрия Донского» ознаменовало новый этап в его развитии. Впервые столичное метро перешагнуло за пределы МКАД. Свое продолжение найдет легкое метро, равно как и монорельсовая дорога — первый опыт развития высокотехнологичного и экологичного вида городского транспорта.

ЮРИЙ МИХАЙЛОВИЧ ЛУЖКОВ

Родился в 1936 г. Окончил МИНХП. В 1958-1980 гг. — в НИИ пласт.масс,ОКБ по автоматике при Минхимпроме. В 1980 г. — ген. директор НПО «Нефтехимавтоматика». В 1986 г. - нач. управления Минхимпрома. С 1987 г. - первый зам.председателя, — и.о. председателя Мосгорисполкома. С 1991 г. — премьер Моск. правительства. В 1996 г. избран, а в 1999 г. и 2004 г. переизбран мэром Москвы. Награжден 3 орденами, многими медалями СССР и РФ. Лауреат Госпремии. Почетный строитель Москвы и России. Почетный транспортный строитель.

Мосты через Москву-реку и канал им. Москвы, путепроводы, эстакады, многоуровневые развязки не только успешно выполняют свое функциональное назначение, но и являются подлинными украшениями города. Семейство новых оригинальных городских пешеходных мостов — у Киевского вокзала и на Фрунзенской набережной скоро пополнится еще одним — «пешеходником» у Храма Христа Спасителя, который, безусловно, тоже станет одной из ярких достопримечательностей столицы.

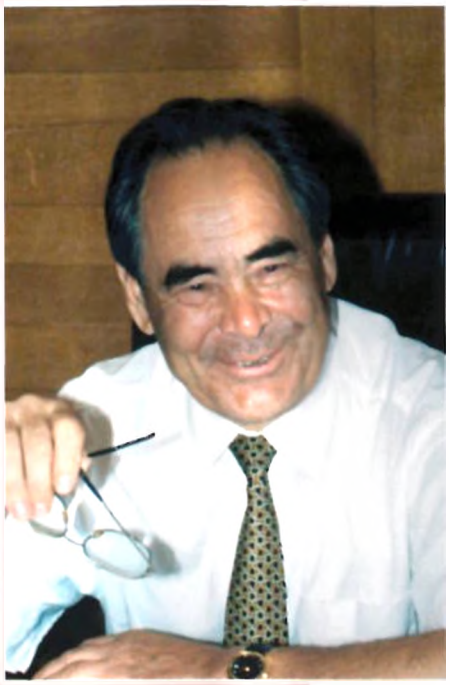
Крупные метаморфозы произошли с московскими вокзалами. Курский вокзал увеличил после реконструкции пропускную способность в 3 раза. Большую архитектурную выразительность приобрел Павелецкий вокзал, где впервые в стране полностью разделены пассажиропотоки. Казанский вокзал стал после реконструкции и расширения самым крупным в Европе вокзальным комплексом и одновременно памятником архитектуры. Удачно вписались в столичную топографию здания системы резервирования и продажи билетов «Экспресс» и Совета Федерации на Большой Дмитровке, информационно-вычислительный центр МПС у Красных ворот, возродился Старый Гостиный двор и много других сооружений. Новой визитной карточкой «старой» Москвы — возрожденным Гостиным двором — жители также обязаны мастерству российских транспортных строителей.

Замкнулось, наконец, на всем своем протяжении 3-е внутригородское транспортное кольцо, которое потребовало от строительного комплекса Москвы и от Корпорации «Трансстрой», как от одного из ведущих генподрядчиков, огромного напряжения сил, собранности и ответственности. Ведь работать приходилось в кипящем мегаполисе, в тесноте домов и кварталов. И результат получился достойным: к услугам москвичей качественная во всех отношениях безостановочная кольцевая магистраль с удобными развязками, элегантными эстакадами, комфортабельными переходами.

Особо следует отметить участок Лефортовского тоннеля глубокого заложения, считавшийся наиболее проблематичным на 3-ом кольце. Его досконально продуманная концепция блестяще реализована: в рекордно короткий срок завершены проходка, а затем и комплексное обустройство. В результате выиграл город, сохранивший исторический заповедник Лефортово, оптимально решивший застарелую транспортную проблему и ставший обладателем одного из самых крупных городских тоннелей мира.

Уже реконструкция МКАД продемонстрировала, а строительство 3-го транспортного кольца убедительно подтвердило высокую конкурентоспособность отечественных транспортных строителей в новых условиях рынка, и сегодня, можно с гордостью сказать, что все наиболее значимые объекты столичной инфраструктуры построены и руками, и умами российских специалистов. В этом плане сыграло большую роль то, что Корпорация «Трансстрой» с целью не допустить общего технического отставания добровольно взяла на себя обеспечение отрасли транспортного строительства нормативной базой. Причем с учетом высоких европейских требований.

Впереди у транспортных строителей еще много сложных объектов.Вместе мы преодолеем все преграды, будем и впредь самоотверженно трудиться на благо Москвы и всей России.



Промышленное развитие Татарстана начиналось с дорог

М.Ш. ШАЙМИЕВ,
президент Республики Татарстан

МИНТИМЕР ШАРИПОВИЧ ШАЙМИЕВ

Родился в 1937 г. Окончил в 1959 г. Казанский сельскохозинститут. С 1967 г. — в Татарском обкоме КПСС. В 1969 г. — министр мелиорации и водного хозяйства республики. В 1983 г. — первый зам. Предсовмина Татарской АССР. Секретарь Татарского обкома КПСС. В 1985 г. — Предсовмина Татарской АССР, в 1989 г. — первый секретарь Татарского обкома КПСС. В 1990 г. Председатель Верховного Совета ТАССР. В 1991 г. избран, в 1996 г. и в 2001 г. переизбран президентом Татарстана. Награжден 4 орденами СССР, медалями и орденом РФ.

Пятьдесят лет отрасли транспортное строительство — не рядовая дата для нашей страны. Стоит только внимательно посмотреть вокруг себя, чтобы убедиться в этом. Наглядным примером тому служит наш Татарстан.

Практически все виды транспорта получили развитие в нашей республике, благодаря во многом Минтрансстрою СССР, а в последнее время — Корпорации «Трансстрой» и другим организациям. Именно с дорог начиналось освоение природных богатств республики, сооружение крупных промышленных комплексов, развитие сельскохозяйственных районов и, в конечном счете, всего региона. За прошедшие полвека транспортные строители проложили и реконструировали у нас тысячи километров железных и автомобильных дорог, построили сотни транспортных сооружений, в том числе, большие мосты, сложнейшие транспортные развязки и тоннели, аэропорты, речные порты, реконструировали уличные сети в ряде крупных городов. При этом они продемонстрировали умение оперативно решать оргвопросы, быстро наращивать производственные мощности на стратегическом направлении, широко привлекать науку для реализации сложных инженерных задач.

В середине 50-х годов в Татарии, в связи с ростом добычи нефти и строи-тельством предприятий большой химии, возникла острая нужда в качественных всепогодных автодорогах. И транспортные строители с успехом справились с поставленной задачей. В сжатые сроки все нефтепромыслы республики получили выход на центр татарских нефтяников Альметьевск. Только для нефтяников построено свыше 1,5 тыс. км капитальных автодорог.

После принятия в конце 60-х годов решения о строительстве в Набережных Челнах Камского автогиганта к нему была срочно проложена подъездная автодорога, а на площадях строившегося завода и в новой части города появились современные первоклассные трассы с транспорт-

ными развязками в разных уровнях. Сооружение внутрипроизводственных проездов и магистралей КамАЗа было в то время рекордным по темпам работ и передовым по качеству. Транспортные строители оказались на высоте и при создании бесперебойного воздушного сообщения. Практически за 1,5 года они построили новый аэропорт «Бегишево», откуда уже в 1971 г. начались регулярные полеты больших самолетов в 48 городов страны.

В дальнейшем большое внимание уделялось строительству автомагистралей федерального значения, первой из которых стала Казань – Набережные Челны. Одновременно строились пассажирские и автозаправочные станции, дорожно-ремонтные центры, станции технического обслуживания. Проводилась реконструкция действующих автодорог с повышением технической категории, наращивались их пропускные способности.

Важными вехами в развитии транспортной системы республики стало строительство обхода Казани с мостовым переходом через Волгу — часть федеральной дороги М-7 Москва – Горький – Казань – Уфа. Сооружение этой магистрали позволило соединить две важнейшие артерии: Казань – Набережные Челны и Казань – Горький, ликвидировать паром через Волгу в районе г. Зеленодольска.

У строящегося моста через р. Каму вблизи села «Сорочьи горы». 2002 г.

Резко изменился и железнодорожный транспорт, принимающий на себя весомую часть транзитного потока широтного направления Запад - Восток. Выполнена коренная реконструкция железнодорожной сети, осуществлен масштабный перевод на электротягу, в различных городах построены новые и реконструированы действующие станции и узлы, вокзалы и локомотивные депо, внедрена автоблокировка и диспетчерская централизация, проложены магистральные кабели связи на железных дорогах, пересекающих республику.

Большой вклад в развитие не только транспортной сети, но и социальной инфраструктуры региона внесли транспортные строители-гидромеханизаторы. Создание инженерных сооружений вокруг Казани для за-

щиты от затопления водами Куйбышевского водохранилища, возведение земляного полотна автомобильных и железных дорог, портовых гидротехнических объектов, намыв площадок под промышленное и гражданское строительство, ликвидация болот и очистка озер, обеспечение стройматериалами организаций — вот далеко не полный перечень сферы их деятельности.

Среди сотен построенных авто- и железнодорожных мостов есть крупные и неординарные, сооружение которых стало событием для всей России. Одним из таких объектов стал мостовой переход через Каму в районе села Сорочьи Горы, который переориентировал на себя мощные транспортные потоки и ликвидировал в Татарстане последний паром через эту реку. Он соединил надежной транспортной магистралью 15 административных районов республики, обеспечил кратчайший путь из центра России на Оренбург, в Казахстан, на Средний Урал и на Дальний Восток.

Гордостью столицы Республики стали созданные транспортными строителями комплекс молодежного центра, речной порт и многие объекты социально-культурной сферы. Благодаря им решаются проблемы, связанные с обостряющимися транспортными проблемами, которые, как и многие крупные города России, начинает испытывать столица Татарстана. Для их решения была предпринята реконструкция аэропорта «Казань», позволившая принимать любые воздушные лайнеры мира, что одновременно повысило его статус в международных перевозках, а также строительство первого в республике метро, призванного значительно улучшить транспортную ситуацию в городе.

Нет сомнения, что опыт совместной работы долгие годы с легендарным руководителем Владимиром Аркадьевичем Брежневым и его командой, служит гарантом успешной реализации проектов в будущем.

С глубоким уважением к Вашему труду!

В Якутии крепли воля и мастерство транспортных строителей

В.А. ШТЫРОВ,
президент Республики Саха (Якутия)

ВЯЧЕСЛАВ АНАТОЛЬЕВИЧ ШТЫРОВ
Родился в 1953 г.
Окончил Дальневосточный политехнический институт.
Работал в СМУ треста «ВилюйГЭСстрой».
С 1986 г. — в Якутском обкоме КПСС. В 1991 г. — Республики Саха (Якутия). С 1991 — министр строительства и инавестиций, вице-президент Республики Саха, председатель Совмина , президент компании «Алмазы России — Саха».
С 2002 г. - президент Республики Саха.
Награжден высшим орденом Республики «Полярная Звезда», двумя орденами Русской Православной Церкви.
Почетный транспортный строитель.

Создание Министерства транспортного строительства СССР совпало с открытием богатейших алмазных месторождений в Якутии. В экстремальных природно-климатических условиях Главдорстрою Минтрансстроя предстояло в сжатые сроки проложить автомобильную дорогу Мухтуя — Мирный протяженностью около 240 км к алмазной трубке «Мир», строящемуся городу Мирный и к поселку Чернышевский, где было начато сооружение Вилюйской ГЭС, а также построить новые аэродромы в Мирном и Якутске.

К ноябрю 1959 г. удалось обеспечить постоянный проезд от Мухтуя до Мирного. В 1962 г. были введены в эксплуатацию капитальные мосты через реки Нюя-Северная и Ботуобуя, приняты первые самолеты на взлетно-посадочные полосы в аэропортах Мирный и Якутск. Это стало возможным благодаря трудовому и творческому содружеству Министерства транспортного строительства СССР, ПО «Якуталмаз» и треста «ВилюйГЭСстрой». Успех укрепил уверенность в возможность создания надежных, круглогодичного действия транспортных связей в республике.

Крупным вкладом в транспортное обеспечение экономики Якутии, в облегчение северного завоза стала реконструкция Осетровского порта как важнейшего перевалочного пункта на реке Лена. Вместо деревянных причалов были возведены современные высокомеханизированные погрузочно-разгрузочные и складские сооружения. Подошедшая к Усть-Куту Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, проложенная минтрансстроевцами с участием всей страны, решила ряд важных и острых экономических проблем, заметно облегчив доставку грузов речным транспортом от порта Осетрово в Якутию. Важное значение для хозяйственного освоения республики имели построенная Якуримская нефтебаза, а также реконструкция

в 80-х годах Амуро-Якутской автодорожной магистрали с усилением водопропускных сооружений, земляного полотна, сооружением мостов через реки Алдан, Чульман, Иенгру.

В 1978 г. железная дорога от Тынды на север пересекла границу Якутской АССР. С началом эксплуатации малого БАМа проявилось и хозяйственно-экономическое значение магистрали. Объемы добытого и вывезенного как за рубеж, так и на внутреннем рынке Нерюнгринского угля составили более 300 млн тонн.

А сегодня, сооружаемая Корпорацией «Трансстрой» железнодорожная линия Беркакит – Томмот – Якутск станет воплощением мечты жителей Республики Саха (Якутия) проехать в железнодорожном вагоне от Якутска до Москвы. Несмотря на финансовые неурядицы, железная дорога строится и по ней уже доставляются народнохозяйственные грузы до Томмота. Ввод в эксплуатацию участка позволит вдвое сократить нормативные запасы продуктов, втрое уменьшить кредиты на завоз сахара, сбить фактор сезонности в доставке грузов. За прошедший период по АЯМу перевезено более 10 млн т различных грузов.

Достройка железной дороги до Якутска, помимо решения важнейших социально-политических и хозяйственных задач республики, даст возможность существенно сократить издержки в горнодобывающей отрасли (до 90 % валового продукта) и одновременно удержать стабильное производство алмазов, и поднять на его основе ювелирно-гранильное производство. Дорога будет способствовать возвращению Якутии на позиции крупнейшего золотодобывающего региона России, которые, к сожалению, были утрачены, быстрейшему освоению новых крупных угольных месторождений, в частности Эльгинского, а также созданию прибыльной лесоперерабатывающей индустрии без нанесения ущерба ранимой северной природе.

Основные работы на участке Нерюнгри – Алдан – Томмот завершены: построено более 350 искусственных сооружений, в том числе, большие мосты через Алдан и Амгу. В 2004 г. планируем пустить по магистрали пассажирский поезд. А в Якутск прибытие железнодорожного состава намечено на 2010 г. Железная дорога Беркакит – Якутск станет общефедеральной. Выражаю глубокую уверенность в том, что транспортные строители, накопившие на БАМе и АЯМе достаточный опыт работы, способны обеспечить реализацию проекта рельсового пути до Якутска. Он может стать соединительным звеном трех широтных магистралей — уже работающих Транссиба и БАМа, а также перспективной Полярно-Сибирской: Котлас – Салехард – Уренгой – Игарка – Якутск – Магадан.

Мы параллельно ведем поиск инвестиций для прокладки сразу трех стратегических автомобильных трасс: Якутск – Магадан, Якутск – Усть-Кут, Якутск – Аян с выходом на южное побережье Охотского моря. Эти дорожные проекты названы соответственно «Колыма», «Вилюй» и «Амга». С их воплощением республика получит надежное круглогодичное сообщение со своими соседями — Магаданской, Читинской, Амурской, Иркутской областями и Хабаровским краем. Значение этих дорог для Восточной Сибири и Дальнего Востока трудно переоценить. По зоне автотрасс находятся боль-

шие залежи золота, полиметаллов, нефти, газа и тянутся богатые лесные массивы. В целом же Россия обретет стратегические выходы на Охотское море.

До сего дня страна никак не связана надежными путями со своими дальними рубежами. Действует только одна сквозная транссибирская магистраль.

В Республике Саха (Якутия) намечается осуществление других крупных инвестиционных проектов. В их числе реконструкция и модернизация автомобильных дорог Большой Невер – Якутск, Якутск – Магадан, Томмот – Якутск, которые позволят улучшить северный завоз в отдаленные районы; прокладка новых капитальных участков автодороги Якутск – Магадан для ликвидации сезонно действующих грунтовых разрывов; строительство новой дороги Якутск – Вилюйск – Мирный – Усть-Кут для создания рациональной и эффективной опорной дорожной сети; реконструкция взлетно-посадочных полос и других сооружений аэродромных комплексов в Якутске и Тикси; возведение объектов технического обеспечения движения по Северному морскому пути.

Строительство железнодорожной линии Беркакит–Томмот–Якутск. Участок Беркакит–Томмот. 1997 г.

Конечно, решение транспортных проблем Якутии не исчерпывается этими проектами. В рамках международного торгово-экономического сотрудничества развитие транспортной инфраструктуры республики связано с ее геостратегическим положением на перекрестке транзитных путей из центра страны к Тихому и Ледовитому океанам. Это и идея соединения азиатского и американского материков трансконтинентальной магистралью с рельсовым переходом (тоннель, мост) через Берингов пролив, и Полярная широтная магистраль, и другие не менее впечатляющие перспективные инженерные проекты — это уже не мечты, а реальность. Уже выполнены глубокие технико-экономические проработки.

Прошедшая в Якутске 2-5 апреля 2003 г., в рамках подписанного в 2002 г. соглашения о взаимодействии и сотрудничестве между Республикой Саха (Якутия) и Корпорацией «Трансстрой», научно-практическая конференция на тему «Проектирование и строительство транспортных объектов в условиях Республики Саха» (Якутия) показала высокую степень готовности организаций транспортных строителей, проектировщиков и ученых к выполнению всего комплекса работ по развитию транспортной сети Якутии.

Выражаю искреннюю благодарность Владимиру Аркадьевичу Брежневу, так много сделавшему как на посту министра, так и президента Корпорации «Трансстрой» для развития транспортной сети Якутии. Мы разделяем деловой принципиальный настрой в этом плане легендарного бамовца, а ныне первого вице-президента Корпорации Ефима Владимировича Басина.

От имени жителей Республики Саха (Якутия) сердечно поздравляю с юбилеем Вас и всех работников Корпорации «Трансстрой»! 50-летие отрасли транспортного строительства — это наш общий праздник!

Призваны созидать

И.Е. КУЛАКОВ,
Председатель Государственного Совета
Республики Коми

ИВАН ЕГОРОВИЧ КУЛАКОВ

Родился в 1944 г.
В 1975 г. окончил ВЗИИТ, в 1984 г. — Ленинградскую ВПШ.
Работал в Управлении механизации Управления «Печорстрой». 1979-1988 гг. — в Печорском горкоме КПСС.
1988 – 1992 гг. — председатель исполкома Печорского горсовета, глава администрации г. Печора.
1992 – 1995 гг. — первый зам. председателя ВС Республики Коми.
С 1995 г. — первый зам. Председателя Госсовета Республики Коми.
В настоящее время — Председатель Госсовета Республики Коми.
Награжден орденом Дружбы, орденом Почета, медалями.

Пятьдесят лет — короткий по историческим меркам срок, но он вместил в себя много событий, проблем и достижений. Развитие транспортной сети Европейского Севера — это самоотверженный, подчас непосильный, труд; это полярные ночи, пятидесятиградусные морозы и четырехнедельное лето; это память о той Коми АССР, которая в начале 50-х годов, наряду с Колымой, Магаданом и Норильском, была одним из самых больших островов «Архипелага ГУЛАГ».

Трудовая история транспортных строителей нашей Республики берет начало с создания в 1940 г. треста «Печоржелдорстрой», который всего за полтора года, ценой жизни многих своих работников, огромных страданий и лишений построил 460-километровый участок Кожва – Воркута Северо-Печорской железной дороги. Его проложили в тяжелейших условиях Заполярья, бездорожья, среди тайги и болот. Это ли не самоотверженность и героизм, достойные восхищения?!

Дорога дала толчок к промышленному освоению северных районов республики. Началась добыча полезных ископаемых, закладка угольных шахт и нефтяных скважин, строительство городов и рабочих поселков. Вместе с общим развитием росли и крепли коллективы транспортных строителей — мужественных, закаленных, легких на подъем профессионалов.

Особые испытания выпали на долю транспортных строителей, когда главные объемы работ Минтрансстроя переместились в восточные и северные регионы страны, а сложнейшие условия строительства в них потребовали принятия новых технических решений. И они были найдены. Одним из показателей высокого научно-технического потенциала отрасли стало создание надежного железнодорожного земляного полотна на вечной мерзлоте и болотах, сооружение мостовых переходов через реки со сложными гидрологическими и ледовыми режимами — Северную Двину, Вычегду и Печору.

Период 50-80 годы характеризовался стремительным развитием промышленности Коми АССР — угольной, нефтяной, газовой, лесной и бумажной отраслей и таким же бурным транспортным строительством. В тот период были построены и реконструированы железнодорожные пути на участках Чум – Лабытнанги (192 км), Микунь – Сыктывкар (96 км), Микунь – Кослан (162 км), Сосногорск – Троицко-Печорск (169 км), Сы-

ня – Усинск (110 км). Сооружены подъездные пути к Сыктывкарскому лесопромышленному комплексу, к речному вокзалу в Лабытнангах, выполнено развитие станций Микунь, Ветлосян, Сосногорск, Печора. Возведены вторая очередь Печорского речного порта, взлетно-посадочная полоса в Кослане, аэровокзал в Усинске и другие объекты.

Мне приятно отметить, что с 1972 по 1978 г. ведущее подразделение транспортных строителей в Коми АССР «Печорстрой» возглавлял Ефим Владимирович Басин, ныне первый вице-президент ОАО Корпорация «Трансстрой».

Вы вправе гордиться тем, что в 90-е годы приняли верные стратегические решения, которые помноженные на самоотверженный труд и творческую инициативу позволили организациям транспортных строителей сохранить свое единство, технологические и хозяйственные связи в непростых условиях переходного периода. Сегодня перед вами продолжают стоять проблемы иного порядка — оптимально эффективного управления, современного уровня технологических решений, четкой организации труда, гарантированно высокого качества сдаваемых в эксплуатацию объектов.

В Республике Коми слаженно работает мощный отряд транспортных строителей в составе ОАО «Печорское строительство», ОАО «Комистроймост», ООО «Севтрансмеханизация». Эти организации удержали высокое профессиональное мастерство, организованность и мобильность. Они способны быстро и качественно строить любые сложные объекты. Их визитной карточкой становятся новые железнодорожные, авиационные и речные сооружения, мостовые переходы.

В сентябре 2002 г. организациями Корпорации «Трансстрой» введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия от станции Чинья – Ворык к Средне-Тимманскому месторождению бокситов протяженностью 157 км, что позволило обеспечить вывоз 2550 тыс. т бокситов в год, вовлечь в производство базальты, находящиеся во вскрыше, белые бокситы и каолины для нужд огнеупорной промышленности. Благодаря железной дороге становятся рентабельными отработка находящихся вдоль ее трассы месторождений и заготовка деловой древесины. Дешевые бокситы Среднего Тиммана могут послужить толчком для мощного развития металлургии в Республике. В настоящее время руководством компании «СУАЛ-Холдинг» выдано задание ОАО «ВАМИ» на выбор площадок под сооружение глиноземного и алюминиевого заводов.

Таким образом, строительство небольшой по протяженности железной дороги дает развитие целому региону и становится заметным вкладом в экономику России.

В день 50-летия отрасли хочется сказать большое спасибо всем, кто создавал и развивал транспортную сеть Республики Коми, кто обеспечивал условия для экономического подъема Европейского Севера страны.

Поздравляя все коллективы Корпорации «Трансстрой» с юбилеем, хочу пожелать и дальше сохранять свое единство, развивать и умножать производственный и научно-технический потенциал.

Здоровья, счастья, благополучия всем транспортным строителям, работающим и ветеранам!

У нас общий профсоюз и общие цели

Н.А. НИКИФОРОВ,
председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей

НИКОЛАЙ АЛЕКСЕЕВИЧ НИКИФОРОВ

Родился в 1952 г. В 1974 г. окончил НИИЖТ. 1974-1981 гг. — дежурный по станции Артышта-2, нач. станции Проектная, зам. нач. станции Ленинск-Кузнецкий-1 ЗСЖД, нач. станции Черкасов Камень Кемеровской железной дороги. В 1981-1985 гг. — в Кемеровском обкоме КПСС. 1985-1997 гг. — председатель Дорпрофсожа КЖД. 1997-2004 гг. — председатель Дорпрофсожа ЗСЖД. С 2004 г. — председатель Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей. Награжден 2 медалями РФ. Почетный железнодорожник.

В жизни каждой организации есть важные вехи, оставляющие глубокий след в ее истории. Для Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей это первый съезд железнодорожников, состоявшийся 20 апреля 1905 г., который единодушно высказался за создание Всероссийского союза железнодорожников как внепартийной и корпоративной организации. Для отрасли транспортное строительство — 4 августа 1954 г., когда было образовано Министерство транспортного строительства.

С образованием Минтрансстроя ряды Профсоюза рабочих железнодорожного транспорта заметно выросли, а с формированием его хозяйственных подразделений увеличилось и число первичных организаций. По решению ЦК профсоюза были созданы дорожные профсоюзные организации: Московских, Сибирских, Восточно-Сибирских, а позднее — Дальневосточных, Забайкальских, Западно-Сибирских транспортных строителей.

В середине 50-х и начале 60-х годов значительно усилилась роль профсоюзных организаций транспортного строительства во внедрении индустриальных методов строительства, улучшении качества и снижении себестоимости работ. Инициаторами выступили организации трестов «Югозаптрансстрой» и «Уфимтрансстрой». Особую поддержку в трудовых коллективах получил прогрессивный метод — работа комплексными бригадами. Без внимания профсоюзных орагнизаций не остались и совершенствование системы оплаты труда, его условий и охраны, медицинского, торгово-бытового и культурного обслуживания, усиление контроля за ходом жилищного строительства.

В годы 8-ой пятилетки профорганизации транспортных строителей вписали немало ярких страниц в историю сооружения тысяч километров новых железнодорожных линий, таких, как Южсиб, Тайшет — Лена, Макат — Актау, Абакан — Тайшет и других, а также многих первоклассных мостов. Впервые в практике ими была полностью электрифицирована новая железная дорога Абакан — Тайшет с оборудованием совершенными устройствами автоматики, телемеханики и связи. На строительстве линии Тюмень — Сургут, связавшей бога-

тые нефтеносные районы Западной Сибири с главной Сибирской железнодорожной магистралью, с участием профсоюза организовано соревнование за ее досрочный ввод. Коллективы транспортных строителей неоднократно выходили победителями во Всесоюзном соревновании, им присуждались Красные Знамена Министерства транспортного строительства и ЦК профсоюза.

После принятия в июле 1974 г. исторического постановления о строительстве Байкало-Амурской магистрали перед Центральным комитетом профсоюза, помимо участия его в решении производственных задач, возникли сложные проблемы по созданию для транспортных строителей нормальных жилищно-бытовых условий. За 20 лет с начала сооружения БАМа было возведено свыше 40 жилых поселков, сдано в эксплуатацию 1,2 млн м^2 благоустроенного жилья, создана сеть торгово-общественных центров, решены многие вопросы медицинского обслуживания работников транспортного строительства. Вместе с тем очередной съезд отраслевого профсоюза принял в адрес правительства специальную резолюцию «О выделении государственных капиталовложений на строительство жилья для переселения строителей из ветхого и аварийного жилья зоны БАМа».

В условиях перехода к рыночной экономике возникла прямая угроза потери ряда завоеваний и, в первую очередь, в области занятости, оплаты труда, медицинского обслуживания, образования, отдыха трудящихся. Отраслевому профсоюзу потребовалось приложить немало усилий к тому, чтобы конкретной работой, практическими делами отстоять интересы транспортных строителей. Крупным достижением в обеспечении их надежной социальной защиты явилось Отраслевое тарифное соглашение между Корпорацией «Трансстрой» и ЦК профсоюза, заключенное впервые в 1992 г. Его реализация позволила снять многие острые социальные проблемы тружеников отрасли, обеспечить стабильную обстановку в трудовых коллективах.

Усилиями профсоюзных организаций множится трудовой героизм транспортных строителей, создается высокий экономический потенциал строительного комплекса, проходит процесс воспитания поколений на лучших традициях тружеников отрасли. Плодотворный общественный труд многотысячного отряда профсоюзного актива по достоинству отмечен наградами профсоюза. Многие из них удостоены учрежденных профсоюзом премий имени Д.И. Коротчаева и «Премии профсоюза».

С 1993 г. профсоюз является членом Международной Федерации транспортников (МФТ), объединяющей свыше 500 профсоюзов более чем 130 стран мира. Он поддерживает прямые двусторонние контакты с 35 братскими профсоюзами железнодорожников и транспортных строителей из 25 стран Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона и Латинской Америки. Профсоюз стал инициатором и непосредственным организатором создания Международной конференции профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей (МКПЖ).

В юбилейный год хочу заверить транспортных строителей, что наш профсоюз, опираясь на богатые трудовые традиции и опыт работы, не только сохранит единство действий, но и приумножит в нелегких рыночных условиях социальные завоевания.

ТРАНСПОРТНЫЕ СТРОИТЕЛИ

1943 г.

АВДОХИН АНДРЕЙ МИХАЙЛОВИЧ.
Командир железнодорожной бригады.

АВРАМЕНКО ГРИГОРИЙ ЯКОВЛЕВИЧ.
Начальник головного ремонтно-восстановительного поезда.

АГАПОВ НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧ.
Красноармеец железнодорожного батальона.

АНИКОВ МИХАИЛ ЕВДОКИМОВИЧ.
Красноармеец железнодорожного батальона.

АСАНОВ ЖАБАРКАН.
Красноармеец железнодорожного батальона.

АЛЫПОВ АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ.
Начальник головного ремонтно-восстановительного поезда.

БАКАРЕВ ПЕТР ИВАНОВИЧ.
Командир железнодорожной бригады.

БАРЕНБОЙМ ИСААК ЮЛИСОВИЧ.
Начальник
Мостостроя № 1.

БЕЗВЕСИЛЬНЫЙ ВАСИЛИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ.
Командир железнодорожной бригады.

БИЗЮКОВ ИВАН ЕГОРОВИЧ.
Командир отделения железнодорожного батальона.

БОНДАРЕНКО МИХАИЛ ЛЕОНТЬЕВИЧ.
Начальник треста «Южтрансстрой».

БОРИСОВ НИКОЛАЙ ВЛАДИМИРОВИЧ.
Командир железнодорожной бригады.

БУБЧИКОВ ИВАН ИОСИФОВИЧ.
Начальник укладочного поезда строительства № 2.

ВЕЙЦМАН САМУИЛ ГАЛЬЕВИЧ.
Командир железнодорожного батальона.

ВАСИЛЬЕВ. АЛЕКСАНДР АНТОНОВИЧ.
Начальник
Мостопоезда № 29.

ГАРКАВЕНКО ИВАН ПЕТРОВИЧ.
Командир взвода железнодорожного батальона.

ГОРОХОВ ЕФИМ СТЕПАНОВИЧ.
Инженер поезда № 2
по ремонту водоснабжения.

ГРИЦАЕНКО НИКОЛАЙ ФЕОФАНОВИЧ.
Красноармеец железнодорожного батальона.

ДЕГТЯРЕВ МИХАИЛ НИКОЛАЕВИЧ.
Командир взвода железнодорожного батальона.

ДУТИН АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВИЧ.
Командир железнодорожной бригады.

ЖИЖИАШВИЛИ ШАЛВА НИКОЛАЕВИЧ.
Командир железнодорожного батальона.

ЖУКОВ ВАСИЛИЙ ФЕДОРОВИЧ.
Красноармеец железнодорожного батальона.

ЗУБКОВ ИВАН ГЕОРГИЕВИЧ.
Начальник Управления военно-восстановительных работ фронта.

КАБАНОВ ПАВЕЛ АЛЕКСЕЕВИЧ.
Начальник железнодорожных войск фронта.

КИРИАРСКИЙ АБРАМ МЕНДЕЛЕЕВИЧ.
Командир железнодорожного батальона.

КИКИАЛЗЕ ГРИГОРИЙ СЕМЕНОВИЧ.
Заместитель начальника транспортного управления.

КОВАЛЬСКИЙ ПАВЕЛ ЛЕОНТЬЕВИЧ.
Красноармеец железнодорожного батальона.

КОРШУНОВ ПАВЕЛ ИВАНОВИЧ.
Командир железнодорожного батальона.

КОТЕНКО АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ.
Зам. нач. автоколонны головного ремонтно-восстановительного поезда.

МАКСВИТИС ФРАНЦ ИОСИФОВИЧ.
Командир железнодорожного батальона.

МОИСЕЕНКО ГРИГОРИЙ ПЕТРОВИЧ.
Командир роты железнодорожного батальона.

НАРИНЯН НИКОЛАЙ АРТЕМОВИЧ.
Начальник ремонтного поезда № 3-бис.

ГЕРОИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

НОВИКОВ НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ.
Начальник головного ремонтно-восстановительного поезда.

ПЕТРОВ ВЛАДИМИР СЕРГЕЕВИЧ.
Командир железнодорожной бригады.

СИТНИКОВ ИВАН ИВАНОВИЧ.
Бригадир путевой колонны головного ремонтно-восстановительного поезда.

СУК ИВАН ЯКОВЛЕВИЧ.
Красноармеец железнодорожного батальона.

ТЯПКИН ФЕДОР ФЕДОРОВИЧ.
Начальник группы инженеров команды технической разведки.

ПЮРУПА ИВАН ИОСИФОВИЧ.
Руководитель лаборатории ЦНИИСа.

ШАПОВАЛОВ ИОСИФ МИРОНОВИЧ.
Командир железнодорожного полка.

ШАТАЛОВ АЛЕКСАНДР БОРИСОВИЧ.
Начальник поезда № 1 по ремонту связи.

ШЕВИН ПЕТР МАКСИМОВИЧ.
Командир железнодорожного батальона.

ЯШКОВ ИВАН АЛЕКСЕЕВИЧ.
Начальник СМУ№ 1 Мосметростроя.

1948 г.

ОРИПОВ НАСРАТУЛО.
Рабочий Мостопоезда № 408 Мостостроя № 4.

1949 г.

ЭСАКИЯ НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ.
Начальник управления Главтоннельметростроя.

1957 г.

КУПРЕЕВ ПЕТР ЯКОВЛЕВИЧ.
Слесарь управления строительства Главдорстроя.

1958 г.

ГАЙДАМАК ВАСИЛИЙ АНТОНОВИЧ.
Кессонщик Мостостроя № 2.

СВИРИДОВ АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ.
Бригадир проходчиков Мосметростроя.

ЯГОДА ВАСИЛИЙ АНДРЕЕВИЧ.
Бригадир монтажников Мостостроя № 1.

ЕАИЧЕВ ЯКОВ МИХАЙЛОВИЧ.
Каменщик треста «Запсибтрансстрой».

ИШИН ПЕТР ИВАНОВИЧ.
Бульдозерист управления строительства «Абаканстройпуть».

КОНДРАТЬЕВ АЛЕКСЕЙ ФИЛИППОВИЧ.
Бригадир плотников ГУЖДС Поволжья и Юга.

МИЛЕАНТ СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВИЧ.
Производитель работ треста «Севзапморгидрострой».

НОВИКОВ ЯКОВ МАТВЕЕВИЧ.
Бригадир пути управления строительства «Сталинскстройпуть».

ПРИХОДА ИВАН ДМИТРИЕВИЧ.
Начальник УНР треста «Дальморгидрострой».

1960 г.

БУРАКОВ ГРИГОРИЙ ЕФИМОВИЧ.
Бригадир монтажников управления строительства «Абаканстройпуть».

ГАРИН ФЕДОР ДАНИЛОВИЧ.
Путевой рабочий управления строительства «Сталинскстройпуть».

МУАРОВ АЛЕКСАНДР ЛУКЬЯНОВИЧ.
Бригадир бетонщиков управления строительства «Абаканстройпуть».

РЕДИК МИХАИЛ ИВАНОВИЧ.
Бригадир бетонщиков Мостостроя № 2.

1961 г.

МАСЬКО ДМИТРИЙ КОНСТАНТИНОВИЧ.
Бригадир проходчиков Киевметростроя.

МИШЕНКО ИВАН МИХАЙЛОВИЧ.
Бригадир проходчиков Киевметростроя.

ХАРЧЕНКО СЕМЕН МИХАЙЛОВИЧ.
Бригадир маляров Киевметростроя.

АМБРОСЕНКО АЛЕКСЕЙ ПЕТРОВИЧ.
Машинист камнедробильного агрегата треста «Турксибтрансстрой».

УРАЗБАЕВ АКБАЙ.
Бетонщик треста
«Турксибтрансстрой».

ЗАШИХИН ИВАН ТИХОНОВИЧ.
Производитель работ треста
«Трансэлектромонтаж».

МОЛЧАНОВ ЛЕОНИД НИКОЛАЕВИЧ.
Машинист крана треста
«Мосэлектротягстрой».

ОРЕХОВСКИЙ ЛЕОНИД ВАСИЛЬЕВИЧ.
Бригадир электромонтеров треста
«Трансэлектромонтаж».

1962 г.

ДОЛГУШИН НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВИЧ.
Бригадир бетонщиков треста
«Запсибтрансстрой».

КАНДАЛОВ АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВИЧ.
Бригадир комплексной бригады
треста «Красноярсктрансстрой».

ЛОГУА ШАЛВА САРДИОНОВИЧ.
Управляющий трестом
«Трансэлектромонтаж».

ПОПКОВ ЮРИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ.
Бригадир электромонтажников
треста «Трансэлектромонтаж».

ВДОВИЦЫН СЕРГЕЙ ПАВЛОВИЧ.
Бригадир
Мостостроя № 2.

ГАУШКО НИКОЛАЙ ТАФАНОВИЧ.
Бригадир комплексной бригады
Мостостроя № 1.

ГУСАК ДМИТРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ.
Крановщик
Мостостроя № 4.

1963 г.

ПОЛЕЖАЕВ ВАСИЛИЙ ДЕМЕНТЬЕВИЧ.
Начальник
Мосметростроя.

ПАВЛОВ ИЛЬЯ НИКОЛАЕВИЧ.
Бригадир проходчиков
Мосметростроя.

ФИЛИМОНОВ ИВАН ДМИТРИЕВИЧ.
Бригадир проходчиков
Мосметростроя.

1965 г.

ГОЛОВИН ФЕДОР АЛЕКСАНДРОВИЧ.
Начальник СМП № 7 треста
«Транссигналстрой».

ЗАЦЕПИН ПЕТР ФЕДОРОВИЧ.
Машинист крана треста
«Гортрансстрой».

РОМАНОВСКИЙ ВАЛЕНТИН ВЛАДИМИРОВИЧ.
Бригадир монтажников треста
«Трансэлектромонтаж».

КЛОЧЕВ БОРИС ПАВЛОВИЧ.
Машинист крана
Волгобалтстроя.

ПУЗЫРНОЙ ИВАН ВАСИЛЬЕВИЧ.
Машинист экскаватора
Волгобалтстроя.

1966 г.

ЛЮБАВСКИЙ КУЗЬМА ВАСИЛЬЕВИЧ.
Бригадир проходчиков
Тбилтоннельстроя.

ОБОЛАДЗЕ ГРУЗО ИВАНОВИЧ.
Бригадир проходчиков
Тбилтоннельстроя.

ГАЛУЦКИЙ ГЕННАДИЙ ПАВЛОВИЧ.
Машинист экскаватора треста
«Сибстроймеханизация».

ИВАНОВ НИКОЛАЙ ФЕДОРОВИЧ.
Бригадир монтажников
Мостостроя № 2.

КОРОТЧАЕВ ДМИТРИЙ ИВАНОВИЧ.
Начальник управления
строительства «Абаканстройпуть».

ЛУБЯГИН АНАТОЛИЙ ПАВЛОВИЧ.
Мастер управления строительства
«Абаканстройпуть».

ХОДАКОВСКИЙ ФЕЛИКС ВИКЕНТЬЕВИЧ.
Производитель работ управления
строительства «Ангарстрой».

БАЙДА АНАТОЛИЙ ИЛЬИЧ.
Управляющий трестом
«Югозаптрансстрой».

БОРИСЕНКО ТИМОФЕЙ ЯКОВЛЕВИЧ.
Машинист крана
Мостотреста № 2.

ЗАЛИНАЕВ ИВАН ИВАНОВИЧ.
Машинист крана треста
«Воссибтрансстрой».

КАЗЫБЕКОВ МУСТАФА ТУЛЕПОВИЧ.
Управляющий трестом
«Казахтрансстрой».

САЛИМОВ МУХАМЕТ КАРИМОВИЧ.
Бригадир плотников треста
«Уфимтрансстрой».

САЛАЖНЕВ ВАСИЛИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ.
Бригадир проходчиков
Мосметростроя.

СОВЕТОВ НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ.
Машинист экскаватора треста
«Кузбасстрансстрой».

ФЕДОРОВИЧ АЛЕКСАНДР ИОСИФОВИЧ.
Управляющий трестом
«Севзаптрансстрой».

1971 г.

ФЕНОМЕНОВ НИКОЛАЙ АЛЕКСЕЕВИЧ.
Механик
Мосметростроя.

БОЖЬОВ АНАТОЛИЙ СЕРГЕЕВИЧ.
Бригадир проходчиков
Ленметростроя.

ГОГИЧАШВИЛИ ТЕНГИЗ АНДРЕЕВИЧ.
Начальник Управления
строительства № 99.

КОВАЛЕВ АЛЕКСАНДР ПОЛИКАРПОВИЧ.
Бригадир монтажников
Мостостроя № 6.

КОНДРАТЕНКО МАРИЯ ВАСИЛЬЕВНА.
Бригадир монтеров пути управления
строительства «Пермстройпуть».

КОНУСБАЕВ БАЙГОЖА.
Плотник треста
«Казахтранстрой».

КОРЧИНСКИЙ ИОСИФ ПАВЛОВИЧ.
Машинист путеукладочного крана
Югозаптрансстроя.

КОСТЮКОВ НИКОЛАЙ ВЛАДИМИРОВИЧ.
Бригадир взрывников
Харьковметростроя.

КРИВОНЕГЕВ НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ.
Машинист крана
Гортрансстроя.

МАМЕДОВ ГУММАТ МУСА ОГЛЫ.
Бригадир проходчиков
Бактоннельстроя.

МАРИНЕНКОВ ИВАН СЕМЕНОВИЧ.
Бригадир комплексной бригады
управления строительства
«Тюменстройпуть».

МАХОНИН НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ.
Машинист бульдозера треста
«Центродорстрой».

МИХАЙЛОВ АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВИЧ.
Машинист бульдозера треста
«Куйбышевдорстрой».

НЕКРАСОВ ИВАН НИКОНОРОВИЧ.
Электромонтажник треста
«Транссигналстрой».

НОВОЖИЛОВ ПАВЕЛ АНДРЕЕВИЧ.
Бригадир проходчиков
Мосметростроя.

ОБУХОВ ПАВЕЛ МИХАЙЛОВИЧ.
Бригадир монтеров пути
Управления строительства № 99.

ПАЛИЙ ИВАН АНАНЬЕВИЧ.
Бригадир копровщиков
Черноморгидростроя.

ПЕЛЕНИЦИН ГРИГОРИЙ ИВАНОВИЧ.
Машинист экскаватора
Кузбасстрансстроя.

ПРИХОДЬКО ЕКАТЕРИНА ПЕТРОВНА.
Бригадир монтеров пути
Кандалакштрансстроя.

САМСОНОВ ПЕТР АЛЕКСАНДРОВИЧ.
Бригадир проходчиков
Главтоннельметростроя.

ТЫРТЫШНЫЙ ВЛАДИМИР СТЕПАНОВИЧ.
Старшина водолазной станции
треста «Дальморгидрострой».

ФЕДОСЕЕВ СЕРГЕЙ ПЕТРОВИЧ.
Управляющий трестом
«Севкавдорстрой».

ЧОПОРОВ ПАВЕЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ.
Бригадир комплексной бригады
треста «Севзапморгидрострой».

1974 г.

МИХАЛЕВИЧ ФЕДОР МИХАЙЛОВИЧ.
Бригадир плотников
Мостостроя № 8.

ЧАБАН ГРИГОРИЙ ПЕТРОВИЧ.
Бригадир комплексной бригады
треста «Одесстрансстрой».

ЮШКОВ ЮРИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ.
Управляющий трестом
«Тюмендорстрой».

АЛКОМОВ ВИКТОР ИВАНОВИЧ.
Бригадир монтеров пути
Ангарстроя.

1975 г.

ФЕДОРОВА ТАТЬЯНА ВИКТОРОВНА.
Заместитель начальника Мосметростроя.

КОЖЕВНИКОВ ЕВГЕНИЙ ФЕДОРОВИЧ.
Министр транспортного строительства СССР.

1976 г.

ОБИДИН ЕВГЕНИЙ НИКОЛАЕВИЧ.
Бригадир комплексной бригады Мостостроительного треста №4.

КОШЕЛЕВ ЮРИЙ АНАТОЛЬЕВИЧ.
Начальник управления строительства «Мосметрострой».

СУХАНОВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ.
Бригадир проходчиков Мосметростроя.

ТИХОНОВИЧ МИХАИЛ ГРИГОРЬЕВИЧ.
Бригадир проходчиков Ленметростроя.

1977 г.

НОВИК ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ.
Бригадир комплексной бригады управления строительства «Бамстройпуть».

МОЛОЗИН ВИКТОР ВАСИЛЬЕВИЧ.
Бригадир монтеров пути управления строительства «Тюменстройпуть».

1980 г.

ГОЦИРИДЗЕ ВИКТОР ДАВИДОВИЧ.
Начальник управления строительства «Тбилтоннельстрой».

ДАТАШВИЛИ АЛЕКСАНДР ИОСИФОВИЧ.
Бригадир комплексной проходческой бригады Тбилтоннельстроя.

ВАСЮКОВ ПЕТР АЛЕКСАНДРОВИЧ.
Начальник управления строительства «Мосметрострой».

ШЕПЕЛЕВ ИЛЬЯ ИВАНОВИЧ.
Бригадир проходчиков Мосметростроя.

МУРЗИН ЮРИЙ ПАВЛОВИЧ.
Бригадир проходчиков Управления № 10-А.

ЛУКАШ НИКИТА РОМАНОВИЧ.
Бригадир монтажников Мостотреста.

1981 г.

КАЗАКОВ ЛЕОНИД ДАВЫДОВИЧ.
Бригадир комплексной бригады треста «Ленабамстрой».

ТОЛСТОУХОВ ВАЛЕНТИН РОМАНОВИЧ.
Бригадир проходчиков управления строительства «Бамтоннельстрой».

СТРЕЛЬНИКОВ ЕВГЕНИЙ СЕРГЕЕВИЧ.
Управляющий трестом «Уралстроймеханизация».

ЧЕПУРНЫХ НИКОЛАЙ ИВАНОВИЧ.
Бригадир монтеров пути управления строительства «Печорстрой».

ПАЛЬЧУК СТЕПАН НИКОЛАЕВИЧ.
Командир железнодорожного полка.

АЛЕКСЕЕВ ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ.
Управляющий трестом «Мостострой № 5».

1982 г.

КРЫЛОВ ГУРИЙ ПЕТРОВИЧ.
Бригадир комплексной бригады треста «Дальморгидрострой».

КУПРИЯНОВ ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ.
Командир железнодорожного батальона.

1983 г.

СИЛИН КОНСТАНТИН СЕРГЕЕВИЧ.
Заведующий отделением ЦНИИСа.

МАЛЫШЕВ АЛЕКСЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ.
Бригадир проходчиков Ленметростроя.

СОСНОВ ИВАН ДМИТРИЕВИЧ.
Министр транспортного строительства СССР.

1984 г.

АКСЕНОВ ВЯЧЕСЛАВ ИВАНОВИЧ.
Монтажник треста «Нижнеангарсктрансстрой».

БЕЛОПОЛ ВАСИЛИЙ СЕРАФИМОВИЧ.
Управляющий трестом «Бамстроймеханизация».

БОНДАРЬ АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ.
Бригадир монтеров пути треста «Нижнеангарсктрансстрой».

БОЧАРОВ ЮРИЙ ЮРЬЕВИЧ.
Бригадир комплексной бригады управления строительства «Бамстройпуть».

БУДНЫЙ ВЛАДИМИР МАРКИЯНОВИЧ.
Водитель автомобиля треста «Бамстроймеханизация».

ВАРШАВСКИЙ ИВАН НИКОЛАЕВИЧ.
Бригадир монтеров пути управления строительства «Бамстройпуть».

ГОРИНЧОЙ ДМИТРИЙ ИВАНОВИЧ.
Машинист экскаватора треста «Запбамстроймеханизация».

ГРЕМЕНКО НИКОЛАЙ АНДРЕЕВИЧ.
Проходчик управления строительства «Бамтоннельстрой».

ИВОЙЛОВ ВИТАЛИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ.
Монтажник треста «Мостострой № 9».

МАШУРОВ АНАТОЛИЙ ПЕТРОВИЧ.
Начальник треста «Ленабамстрой».

МОХОРТОВ КОНСТАНТИН ВЛАДИМИРОВИЧ.
Начальник Главбамстроя — зам. Министра транспортного строительства СССР.

ПОЛЯНСКАЯ ПОЛИНА АЛЕКСЕЕВНА.
Штукатур треста «Центробамстрой».

СТЕПАНИЩЕВ ВЛАДИМИР ПАВЛОВИЧ.
Бригадир комплексной бригады управления строительства «Бамстройпуть».

ХРОМОВ ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ.
Машинист буровой установки треста «Мостострой № 10».

МАКАРЦЕВ МИХАИЛ КОНСТАНТИНОВИЧ.
Начальник железнодорожных войск.

ШАПШЕВ АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ.
Командир роты железнодорожных войск.

КОГАТЬКО ГРИГОРИЙ ИОСИФОВИЧ.
Командир железнодорожного корпуса.

1985 г.

ВИНОГРАДОВ СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ.
Начальник Мостоотряда № 7 треста «Мостострой № 2».

ЛАРИЧЕВ ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ.
Бригадир слесарей-монтажников Управления № 10-А.

РАХМАНИНОВ ЮРИЙ ПАВЛОВИЧ.
Начальник Управления № 10-А.

1990 г.

БАСИН ЕФИМ ВЛАДИМИРОВИЧ.
Начальник ППСО «Бамтрансстрой» — зам. Министра транспортного строительства СССР.

БЕЛОУСОВ СЕРГЕЙ ОГЕОРГИЕВИЧ.
Бригадир монтажников треста «Мостострой № 10».

БЕССОЛОВ ВЛАДИМИР АСЛАН-БЕКОВИЧ.
Начальник управления строительства «Бамтоннельстрой».

КУЛАКОВА ЭЛЛА ВИКТОРОВНА.
Бригадир штукатуров треста «Тындатрансстрой».

КУРГАНСКИЙ ВАЛЕНТИН АНТОНОВИЧ.
Машинист бульдозера треста «Бамстроймеханизация».

МЯЧИН НИКОЛАЙ ФЕДОРОВИЧ.
Монтажник треста «Мостострой № 9».

ОГОРОДНИЧУК ЯРОСЛАВ ДМИТРИЕВИЧ.
Бригадир монтеров пути треста «Нижнеангарсктрансстрой».

ОТВИНОВСКИЙ СТАНИСЛАВ АНТОНОВИЧ.
Бригадир комплексной механизированной бригады треста «Бамстроймеханизация».

ШАПАРЕНКО ГРИГОРИЙ МИНОВИЧ.
Старший производитель работ управления строительства «Бамстройпуть».

ЛЕВИН АЛЕКСЕЙ ГАВРИЛОВИЧ.
Начальник управления по производству специальных отделочных работ в транспортном строительстве «Союзметроспецстрой».

1991 г.

КАСПАРОВ АЛЕКСАНДР ИСАКОВИЧ.
Начальник проектно-промышленно-дорожно-строительного объединения «Запсибдорстрой».